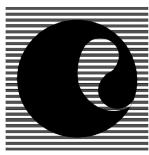


موسسه مطالعات بین المللی انرژی

بنزین چالش‌ها و راه حل‌ها

خرداد ماه ۱۳۸۵



مؤسسه مطالعات بین‌المللی انرژی

تهران: خیابان شهید وحید دستگردی(ظفر)، شماره ۱۲۵
تلفن: ۰۹۲-۲۲۲۵۸۰۹۲ فاکس: ۰۷۹۳-۲۲۲۲۱۷۹۳

بنزین؛ چالش‌ها و راه حل‌ها

محمد آقایی تبریزی

چاپ اول: تهران ۱۳۸۵

تعداد: ۴۵۰ نسخه

مؤسسه مطالعات بین‌المللی انرژی
کلیه حقوق برای ناشر محفوظ است.

فهرست مطالب

۷	پیشگفتار
۹	بنزین، چالش‌ها و راه حل‌ها
۱۰	الف: تشریح وضع موجود بنزین و ابعاد آن
۱۸	ب: تنگناهای موجود در مورد بنزین و علت‌های آن
۲۶	ج: نگرش سنجی
۲۸	د: راه حل‌های اساسی مسئله بنزین
۲۹	راه حل‌های کوتاه‌مدت
۳۸	راه حل‌های میان‌مدت
۴۲	راه حل دراز‌مدت
۴۳	ه: نکات مهم
۴۶	و: سازماندهی، برنامه‌ریزی، مدیریت مصرف و تقاضای بنزین و مدیریت مصرف انرژی

بنزین؛ چالش‌ها و راه حل‌ها

پیشگفتار

حساسیت موضوع بنزین و مسایل مرتبط به آن از قبیل مصرف بی‌رویه، هزینه‌های سنگین واردات، ناعادلانه بودن نحوه توزیع یارانه آن، طرح‌های افزایش تولید بنزین و... یکی از بحث‌های مهم و روز اقتصاد کشور است، که مسایلی نظری سهمیه‌بندی و نحوه آن، چگونگی حذف یارانه‌ها و غیره را نیز در ارتباط با آن در جامعه مطرح نموده است. حساسیت و اهمیت موضوع و ضرورت تحقیق و مطالعه برای ریشه‌یابی تنگناها و ارائه راهبردها و راهکارهای مؤثر برای رفع این معطل، مؤسسه مطالعات بین‌المللی انرژی را بر آن داشت تا در این زمینه گامی اساسی بردارد. خصوصاً درخواست معاونت محترم برنامه‌ریزی وزارت نفت از این موسسه در اردیبهشت ماه سال جاری برای اقدام سریع در این مورد، زمینه جمع‌بندی و ارایه سریع‌تر نتایج این بررسی را فراهم کرد. امید است این نتایج و راهکارهای ارایه شده، با نقد و بررسی مدیران ارشد و ذیربطری و کارشناسان ذیصلاح، به اصلاحات تکمیلی بیانجامد و با تصمیمات قاطع در نظام اجرایی کشور، در جهت جلوگیری از ضرر و زیان گستردهای که روزانه از این بابت ایجاد می‌گردد، به مورد اجرا گذاشته شود. انشاءا...

بنزین؛ چالش‌ها و راه حل‌ها

بنزین، چالش‌ها و راه حل‌ها

بحث بنزین به عنوان یکی از مهم‌ترین حامل‌های انرژی نمی‌تواند به طور کامل به صورت جدا از مقوله انرژی و حامل‌های مرتبط و مدیریت مجموعه آن ارزیابی گردد. همچنین به موضوع مدیریت تولید و عرضه بنزین نیز نمی‌توان به طور همه‌جانبه جدا از مدیریت مصرف و تقاضای آن از یک طرف و مدیریت انرژی و حامل‌های آن از طرف دیگر پرداخت. بحث مدیریت انرژی رابطه بسیار تنگاتنگی با مدیریت توسعه در هر کشور داشته و باید به طور جدی یکی از محورها و مؤلفه‌های اساسی اقتصاد توسعه لحاظ گردد. بر این اساس و با توجه به ضرورت در نظر گرفتن مبانی رفاه اجتماعی و نیز عدالت اقتصادی در مدیریت و اقتصاد توسعه که بر روی مدیریت مصرف و تقاضا تأثیرات تعیین‌کننده خود را خواهد گذاشت، اهمیت جایگاه و نقش رابطه مدیریت

عرضه با مدیریت مصرف و تقاضای حامل‌های انرژی و از جمله بنزین را در عرصه عمومی توسعه فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی و سیاسی بهویژه از منظر و نگاه به رفاه عمومی و عدالت اجتماعی به طور روشن آشکار می‌سازد. شفافیت در تبیین و تعیین معیارها و شاخص‌ها در هر کدام از مقولات بهم پیوسته فوق الذکر، شرط لازم و مؤثر برنامه زمان‌بندی شده و راهکارهای اجرایی بهبود مستمر و کیفی در مدیریت مصرف حامل‌های انرژی و بهویژه بنزین محسوب می‌گردد.

به دلیل اهمیت مقوله بنزین و ضرورت راهیابی جهت رفع و یا حداقل محدود نمودن معضلات مرتبط به آن، در این نوشتار، ابتدا وضعیت موجود و پیش آمده را شناسایی و تشریح نموده، بحران‌های مرتبط و علل موجده آنها را ارزیابی و سپس با بررسی نگرش سنجی جامعه نسبت به مقوله بنزین و چالش‌های مرتبط به آن و با تکیه بر راهبردهای مشخصی که پیشنهاد و ارائه و یا تأکید می‌نماییم، راه حل‌های کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت عنوان و مطرح می‌گردد.

الف: تشریح وضع موجود بنزین و ابعاد آن

۱- تولید، مصرف، واردات و میزان رشد آنها

آمار تولید، مصرف و واردات بنزین و میزان رشد آنها در ده سال اخیر به شرح

زیر می‌باشد^۱:

۱. گزارش مدیریت برنامه‌ریزی تلفیقی شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران -

بنزین؛ چالش‌ها و راه حل‌ها

جدول ۱ - آمار تولید، مصرف و واردات بنزین در سال‌های ۱۳۷۵-۸۴

میلیون لیتر در روز

سال	تولید	صرف	واردات
۱۳۷۵	۲۸/۳۲	۳۳	۲/۷۰
۱۳۷۶	۲۹/۲۸	۳۵	۵/۸۰
۱۳۷۷	۳۳/۲۲	۳۷/۷۰	۳/۷۷
۱۳۷۸	۳۶/۰۲	۳۹/۱۰	۳/۳۹
۱۳۷۹	۳۶/۳۳	۴۲/۵۳	۵/۲۰
۱۳۸۰	۳۷/۱۳	۴۵/۸۲	۷/۷۸
۱۳۸۱	۳۸/۵۵	۵۰/۵۲	۱۰/۴۲
۱۳۸۲	۳۹/۸۷	۵۶/۲۸	۱۵/۱۱
۱۳۸۳	۴۰/۱۵	۶۰/۶۷	۲۲/۶۷
۱۳۸۴	۴۲/۳۷	۶۶/۸۹	۲۴/۸۱

در همین مدت میزان رشد تولید و مصرف براساس سال پایه

$1375=100$) نیز به شرح زیر می‌باشد:^۱

جدول ۲ - میزان رشد تولید و مصرف بنزین در سال‌های ۱۳۷۵-۸۴

سال	۱۳۷۵	۱۳۷۶	۱۳۷۷	۱۳۷۸	۱۳۷۹	۱۳۸۰	۱۳۸۱	۱۳۸۲	۱۳۸۳	۱۳۸۴
تولید	۱۰۰	۱۵۳	۱۱۷	۱۲۷	۱۲۸	۱۳۱	۱۳۶	۱۴۰/۵	۱۴۲	۱۵۰
صرف	۱۰۰	۱۰۶	۱۱۴	۱۱۹	۱۳۹	۱۵۳	۱۷۱	۱۷۱	۱۸۴	۲۰۲

۱. گزارش شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران - ۱۳۸۵

این درحالیست که در برنامه دوم (۱۳۷۴-۷۸) شاخص رشد سالانه مصرف بنزین حداکثر ۳ درصد و در برنامه سوم (۱۳۷۹-۸۳) حداکثر ۵/۴ درصد در نظر گرفته شده بود. این بدان معناست که در پایان برنامه سوم نسبت به سال پایه، ۳۴ درصد رشد مصرف (به میزان روزانه ۱۱/۲ میلیون لیتر) بیش از برنامه، ایجاد گردیده است. در همین مدت رشد تولید ۴۲ درصد می‌باشد و در صورت تحقق مصرف در حداکثر شاخص پیش‌بینی شده مصرف در برنامه‌های دوم و سوم، در پایان برنامه سوم فاصله تولید از مصرف حداکثر ۹ میلیون لیتر در روز می‌گردید حال آنکه این فاصله در پایان برنامه سوم به ۲۲/۶۷ میلیون لیتر در روز رسیده است.

در برنامه دوم توسعه، افزایش ظرفیت‌های جدید پالایشگاهی از طریق بیع متقابل و در برنامه سوم توسعه، از طریق اقدامات بخش خصوصی دیده شده بود که به دلیل ماهیت موضوع و میزان محدود سودآوری و یارانه‌ای بودن محصولات، مطلقاً در مورد آن اقبالی به عمل نیامد، و افزایش ظرفیت‌ها و افزایش تولید و اصلاحات پالایشگاهی به عمل آمده و در برنامه سوم صرفاً از طریق میزان محدود منابع داخلی تخصیصی از شرکت ملی نفت ایران به عمل آمده است. و با توجه به نبودن و اجرا نشدن احکامی روشن در مدیریت تقاضای مصرف در برنامه‌های فوق الذکر، فاصله تولید / مصرف به ویژه در سال‌های برنامه در عمل زیادتر گردید، که نتیجه رشد مصرف تا حد ۱۱/۳٪ در سال‌های پایانی برنامه سوم است. هم اکنون این رشد در سال ۱۳۸۵ نسبت به دوره مشابه دو ماهه ابتدای سال نسبت به سال ۱۳۸۴ به حد غیرقابل تحمل ۱۲/۵ درصد رسیده و باعث واردات نزدیک به ۳۰ میلیون لیتر بنزین در روز

جهت جواب‌گویی به این میزان مصرف گردیده است.

۲- یارانه بنزین وارداتی و یارانه فرآورده‌های نفتی و میزان و آثار اقتصادی آن رشد مصرف سال‌های اخیر و افزایش مستمر واردات بنزین و افزایش سریع قیمت آن در سال‌های اخیر در سطح جهانی و منطقه و سه برابر شدن قیمت بنزین وارداتی در حال حاضر نسبت به قیمت ماه‌های متناظر سه سال پیش و رسیدن آن تا مرز ۷۵۰ دلار بر هر تن بر روی کشتی در بنادر کشور ما در خلیج فارس، باعث می‌گردد که در صورت تأمین کامل کسری نیاز مصرفی مطابق رشد موجود از طریق واردات و با فرض ثبیت قیمت‌های کنونی وارداتی، به میزان ۶ میلیارد دلار نیاز ارزی سال جاری برای پرداخت یارانه بنزین وارداتی (معادل مابه التفاوت هزینه خرید بنزین وارداتی و درآمد فروش داخلی آن به مصرف کنندگان با قیمت‌های مصوب موجود) برآورد می‌گردد که تأمین آن فشار بسیار سنگینی روی منابع درآمدی کشور می‌باشد. البته بر طبق بودجه سال ۱۳۸۵ کل کشور فقط $2/5$ میلیارد دلار برای آن اختصاص یافته و در قانون مذکور اضافه بر این میزان، واردات پیش‌بینی نشده است.

یارانه مطروحه فوق همان‌طور که اشاره شد، صرفاً یارانه کنونی میزان بنزین وارداتی است. میزان کل یارانه مجموعه بنزین و دیگر فرآورده‌های نفتی مصرفی ناشی از تولید داخلی که به ویژه متأثر از قیمت نفت خام ارسالی به پالایشگاه‌های داخلی است (فرصت درآمد)، بسیار فراتر از حدود ۶ میلیارد دلار برآورد یارانه سال جاری بنزین وارداتی بوده و به میزان 35 میلیارد دلار در سال جاری برآورد می‌گردد، که میزان $8/5$ میلیارد دلار آن یارانه بنزین تولید داخلی است. این موضوع اثر تعیین‌کننده سنگینی روی اقتصاد کشور داشته و

به این مطلب در جای خود در این نوشتار مجدداً خواهیم پرداخت.

۳- قاچاق بنزین و آثار اقتصادی آن

به دلیل نازل بودن قیمت بنزین فروش داخلی در کشور و تفاوت فاحش آن نسبت به کشورهای همسایه، و افزایش مستمر این تفاوت در سال‌های اخیر به دلیل رشد قیمت‌های منطقه‌ای و در کشورهای مذکور، مواجه با پدیده شوم قاچاق و گسترش و رشد میزان آن در سال‌های اخیر می‌باشیم، البته قاچاق در مورد فرآورده‌های دیگر نیز به همان دلیل وجود دارد ولی میزان آن در مورد بنزین و به ویژه گازوئیل از بقیه فرآورده‌ها بیشتر است. به دلیل ماهیت قاچاق و نحوه انجام آن، آمارهای دقیق در این زمینه وجود ندارد، لیکن آمارهای تخمینی و غیررسمی از منابع ذیصلاح، میزان آن را در مورد بنزین حدود یک میلیون و در مورد گازوئیل حدود ۲ میلیون لیتر در روز عنوان می‌نمایند که عمدها به کشورهای افغانستان، پاکستان، ترکیه و در سال‌های اخیر به شمال عراق سرازیر می‌گردند. این بدان معناست که براساس همین میزان تخمین، سالانه بالغ بر ۲۰۰۰ میلیارد ریال صرفاً از بابت یارانه بنزین قاچاق شده و بالغ بر ۴۰۰ میلیارد ریال از بابت گازوئیل قاچاق، از سرمایه‌های ملی در قالب قاچاق این ۲ فرآورده از کشور خارج می‌گردد.

۴- وضعیت ناهنجار ترافیکی و خودروهای در چرخه حمل و نقل و آثار اجتماعی، روانی و فرهنگی آن

افزایش سریع تعداد خودروهای در چرخه حمل و نقل به ویژه در شهرهای بزرگ و مخصوصاً در تهران و خارج نشدن خودروهای قدیمی، فرسوده،

پر مصرف و غیر استاندارد از این چرخه و عدم تکافوی امکانات حمل و نقل عمومی و پایین بودن استاندارد آن و در نتیجه نبودن امکانات رفاهی قابل اتكاء و قابل اطمینان جایگزین برای غالب نقل و انتقالات شخصی و غیر عمومی در حمل و نقل‌های ضروری بین شهری، جدا از آثار اقتصادی ناشی از هرز رفت سنگین اوقات و ساعات کار مفید نیروی کار جامعه و استهلاک وسائل حمل و نقل و مصرف غیر متعارف سوخت، آثار اجتماعی عظیمی نیز به بار آورده و اثرات عصبی، جسمی و روحی و اخلاقی و فرهنگی ناشی از آن روی افراد جامعه بسیار نگران‌کننده است.

بر طبق آمار سازمان بهینه‌سازی مصرف سوخت کشور، تعداد وسایل نقلیه بنزین‌سوز تا پایان سال ۱۳۸۴ حدوداً ۶/۷ میلیون خودرو می‌باشد. که ۳/۵ میلیون از آن در پنج سال اخیر وارد چرخه حمل و نقل کشور گردیده‌اند^۱، این آمار علت اصلی رشد سریع و غیر متعارف و خارج از برنامه مصرف بنزین و دلیل اساسی وضعیت ترافیکی سال‌های اخیر را به وضوح نشان می‌دهد. قریب یک میلیون از این تعداد خودروهای بنزین‌سوز فقط در سال ۸۴ وارد چرخه حمل و نقل کشور گردیده است. تولیداتی که در سال‌های متتمادی گذشته به بازار عرضه گردیده‌اند، نوعاً مصرف سوخت بسیار بالاتر از سطح مصرف متعارف خودروهای استاندارد روز در دنیا داشته و از منطقه اقتصادی قیمت گران و سوخت ارزان برخوردارند که سیاست منطقی و متدائل روز دنیا بر عکس آنست.

در مورد تعداد موتورسیکلت‌ها آمار دقیقی در دست نیست و در

۱. گزارش سازمان بهینه‌سازی مصرف سوخت کشور - اردیبهشت ۱۳۸۵

آمارهای غیررسمی بین ۸ تا ۱۲ میلیون عنوان می‌گردد. تولید و واردات کنترل نشده در این مورد در سطح گسترهای وجود داشته و حتی تولیدات مراکز رسمی نیز که متعددند، با مصارف سوخت غیرمتعارف و تولیدات غیراستاندارد و با کیفیت‌های نامرغوب به بازار داخلی عرضه می‌گردند.

۵- آلودگی‌های گسترده زیستمحیطی و آثار فیزیولوژیکی آن

براساس آمارهای موجود بیش از ۳۰ درصد خودروهای کشور عمری بالاتر از ۲۰ سال دارند و قریب ۵۰ درصد بنزین عرضه شده در کشور را مصرف می‌کنند. همین مسئله به علاوه تکنولوژی پایین به کارگرفته شده در اکثر خودروهای تولید داخل در سالهای متمادی گذشته و کیفیت سوخت مصرفی آنها باعث گردیده است تا میانگین مصرف خودروهای شخصی در کشور ما برابر ۱۵ و برای تاکسی‌ها و خودروهای مسافرکش برابر ۱۸ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر باشد در حالی که متوسط مصرف سوخت خودروها در دنیا برابر ۸ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر است^۱، این بدان معناست که یک تاکسی یا خودرو مسافرکش در ایران برای هر ۱۰۰ کیلومتر به میزان ۱۰ لیتر بیشتر از یک خودوری معمولی استاندارد متوسط روز دنیا بنزین مصرف می‌کند.

حدود ۸۰ درصد از آلودگی‌های شهر تهران ناشی از بیش از ۲/۵ دستگاه خودرو سواری است که در یک ترافیک سنگین و نفس‌گیر در آن در ترددند و در حال حاضر ۲۰ درصد بنزین عرضه شده در کشور را روزانه تا سطح ۱۴ میلیون لیتر در روز مصرف می‌کنند. این آلودگی به دلیل سطح

۱. برگرفته از گزارش سازمان بهینه‌سازی مصرف سوخت کشور - ۱۳۸۲/۱۰/۱

تکنولوژی خودرو و سوت و ویژگی‌های جغرافیایی و آب و هوایی تهران، بیشتر به خاطر گازهای سمی منواکسید کربن (CO)، هیدروکربن‌ها (CH) و اکسیدهای نیتروژن (NOx) و اکسیدهای گوگرد (SOx) و دی‌اکسید کربن (CO₂) است که از اگزوژن خودروها خارج می‌گردند.^۱ تمامی این گازها آثار سویی بر روی محیط‌زیست و وضعیت آب و هوای شهری و به خصوص روی سلامتی بدن انسان می‌گذارند. در میان این آلاینده‌ها، منواکسید کربن آثار آشکارتری نسبت به بقیه دارد. به طوری که در هوای آلووده شهرها گاز منواکسید کربن ۲۰۰ برابر سریع‌تر از اکسیژن با هموگلوبین خون ترکیب شده و مانع از رسیدن اکسیژن کافی به قسمت‌های مختلف بدن به ویژه قلب شده و آنرا از کار می‌اندازد و به همین علت در روزهای کاملاً آلووده، مراکز ذیربیط به بیماران قلبی توصیه می‌نمایند تا از منزل خارج نگردند. این وضعیت کمایش در اکثر شهرهای بزرگ و پر جمعیت و پر ترافیک کشور وجود دارد. آمارهای شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران نشان می‌دهد که ۶۸ درصد بنزین مصرفی کشور در ۱۲ منطقه از مجموع ۳۵ منطقه کشور مصرف می‌گردد و ۱۲ شهر بزرگ منجمله تهران، حدود ۵۰ درصد بنزین عرضه شده در کشور را مصرف می‌کنند.^۲

۶- توجه اساسی به مدیریت عرضه و عدم انجام مدیریت تقاضا در سالهای پنج‌ساله گذشته و در نظام برنامه و مدیریت

۱. ترازنامه انرژی - سال ۱۳۸۲ - وزارت نیرو

۲. آمارنامه مصرف فرآورده‌های نفتی برنامه‌های اول، دوم و سوم - اردیبهشت ۱۳۸۵

اجرایی کشور آنچه که تاکنون به آن تأکید و مورد توجه اساسی نیز قرار گرفته است. مدیریت عرضه بنزین، آن هم تحت نظارت و مسئولیت کامل دولت بوده است. گرچه عملیات توزیع عمدتاً به وسیله بخش خصوصی اداره می‌گردد لیکن ذهن جامعه کلیه جوانب مسئولیت و پاسخ‌گویی را متوجه دولت می‌داند و نظام مدیریت اجرایی کشور نیز اساساً پاسخ به این ذهنیت را سرلوحه کار خود قرار داده و آن را ساماندهی و مدیریت کرده است. میزان و نوع نیاز مصرفی جامعه به بنزین علت اساسی برای تنظیم امور تأمین و توزیع و عرضه این فرآورده بوده است و نه برقراری نظام مدیریت تقاضا و مصرف جامعه و تنظیم شرایط و برنامه‌ها براساس شاخص‌های مدیریت تقاضا. به کوتاه سخن نیاز هدایت نشده مصرف، برای برنامه‌ها و نظام اجرایی کشور تعیین تکلیف نموده و برقراری نظام مدیریت عرضه را دیکته کرده است و تاکنون اقدامی اساسی و مشهود در زمینه مدیریت تقاضا برای بنزین صورت نگرفته است.

ب: تنگناهای موجود در مورد بنزین و علت‌های آن

از آنچه که در تشریح وضع موجود بنزین و ابعاد و آثار گسترده آن بیان گردید، مشخص می‌باشد که با رشد غیرمتعارف و بی‌رویه مصرف و فاصله گرفتن تولید داخلی از مصرف و ضرورت برقراری نظام جاری عرضه براساس همین نحوه مصرف و مناسب با آن رو آوردن به امر واردات و هرزروی منابع کشور ناشی از آن، با تنگناهای اساسی در این زمینه مواجه هستیم. همچنین عدم حضور بخش خصوصی در سرمایه‌گذاری تولید و کنترل کامل عرضه به

دلایل اقتصادی، و نیز بحران‌های زیست‌محیطی و ترافیکی و آثار سنگین جسمی، روحی، عصبی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی ناشی از آن بر این تنگناها افزوده است. اضافه بر آن نحوه قیمت‌گذاری و میزان آن که شکل بسیار ناعادلانه توزیع یارانه‌ها را به نمایش گذاشته است، زمینه‌ساز اصلی پدیده شوم قاچاق گسترده و نیز دامن زدن به ابعاد فراگیر رشد هدایت نشده و بی‌رویه و ناموزون مصرف در کشور گردیده و این تنگناها را مضاعف نموده است. بر این تنگناها، عدم کشش ظرفیت‌های اسکله‌های وارداتی و خطوط لوله گسترده و تلمبه‌خانه‌های انتقال فرآورده‌ها و بنزین وارداتی را باید افزود که با وجود توسعه‌های مستمر سال‌های اخیر و استفاده از اضافه ظرفیت آنها دیگر به هیچ‌وجه جوابگوی رشد فزاینده واردات نخواهند بود.

برای ریشه‌یابی و علت تنگناها و بحران‌ها به اساسی‌ترین آنها به شرح زیر اشاره می‌گردد:

۱- نامشخص بودن رابطه مفاهیم «توسعه»، «عدالت» و «رفاه» در برنامه‌ها و نداشتن شاخص‌ها و ساز و کارهای اجرایی شدن و تحقق آنها. تبیین سیاست‌های توسعه‌گرایانه، عدالت محور و دربرگیرنده رفاه اجتماعی می‌بایستی به تعیین شاخص‌های شفافی در این زمینه بیانجامد و برنامه‌های مبتنی بر آن می‌بایستی با پیش‌بینی پیش شرط‌ها و الزامات منطقی بیانگر اجزاء زمان‌بندی شده، سازمان یافته و تقسیم کار شده و قابل اندازه‌گیری در زمان بوده و ساز و کارهای لازم را جهت هدایت، نظارت و اجرا به روشنی و اثرگذار برای تحقق برنامه‌ها در خدمت بگیرد.

یکی از کمبودهای اساسی ما همین شاخص‌هاست. گرچه در سال‌های

قبل و برنامه‌های پنج ساله در تنظیم اولیه برنامه‌ها، تا حدودی به رفع این کمبودها نزدیک می‌شدیم، لیکن در موقع تنظیم و شکل‌گیری و تصویب نهایی، انسجام لازم و یکپارچگی اقتضایی در شرایط و الزامات منطقی جهت برنامه‌ها برای رسیدن به شاخص‌های پیش‌بینی شده یکسره یا به طور نسبی به هم می‌ریخت. گرچه دشواری‌های تحقق شماری از برنامه‌ها و شاخص‌ها از همان ابتدا به طور منطقی قابل پیش‌بینی بود، لیکن با وجود آن برنامه‌ریزان و نهایی‌کنندگان برنامه‌ها با تکیه به شرایطی ذهنی و غیرواقعی، کمبود شرایط و الزامات منطقی را نادیده می‌گرفتند و بر انتظار تحقق برنامه‌ها بر آن اساس اصرار می‌ورزیدند. که حاصلش فاصله گرفتن جمع قابل ملاحظه‌ای از پیش‌بینی‌های برنامه‌های توسعه با نتایج آن است. این خطر و کمبودی است که همچنان تحقق برنامه‌های ما را تهدید می‌نماید. یک مثال باز ر در این مورد ماده ۵ لایحه برنامه سوم توسعه است که در سند مصوب نهایی این ماده مهم و حیاتی و تعیین‌کننده که در ایجاد یکپارچگی برنامه نقش اساسی داشت، با ماده جایگزین کاملاً تغییر کرد.

۲- نداشتن سند مصوب چشم‌انداز توسعه، تولید، عرضه و مدیریت مصرف انرژی و شاخص‌های آن

اهمیت این سند و شاخص‌های مرتبط زمانی به طور کامل آشکار می‌گردد که مشخص شود، سند مذکور رابطه بسیار تنگاتنگی با برنامه‌های همه‌جانبه «توسعه» کشور، «عدالت»، «رفاه و تأمین اجتماعی» و امنیت داشته و یکی از مهم‌ترین پیش‌نیازهای اساسی آنهاست و بی‌توجهی به آن، روی تمام شاخص‌ها و برنامه‌ها و اهداف مرتبط به سیاست‌های مذکور تأثیر جدی خود را

خواهد گذاشت. نداشتن این سند باعث می‌گردد که همچنان فاقد افق‌ها و شاخص‌های مرتبط و برنامه‌های مدون در امر خطیر مدیریت مصرف و تقاضای انرژی و به ویژه موضوع مهم مدیریت مصرف و تقاضای بنزین باشیم. و بدین لحاظ، مصرف غیرمعارف و بی‌رویه جامعه را مدیریت می‌کند نه مدیریت جامعه، مصرف را. امروزه این امر یعنی مدیریت مصرف انرژی به عنوان حیاتی‌ترین نیاز برنامه‌های اقتصاد توسعه عدالت محور در کشور ما محسوب می‌گردد.

۳- نداشتن و تحکیم نبخشیدن به مشخصه‌ها و شاخص‌های توسعه پایدار نامشخص بودن رابطه مفاهیم «توسعه»، «عدالت» و «رفاه» در برنامه‌ها و شاخص‌های آن از یک طرف و نداشتن سند مصوب چشم‌انداز توسعه، تولید، عرضه و مدیریت مصرف انرژی و شاخص‌های آن از طرف دیگر، به‌طور مشخص نداشتن و تحکیم نبخشیدن به مشخصه‌ها و شاخص‌های توسعه پایدار و الزامات اجرایی آن را به بار می‌آورد. نقطه نگران‌کننده در این باب اینست که بعضاً این کمبود، منجر به پاک کردن صورت مسئله‌ای بهنام توجه جدی به محیط‌زیست و شاخص‌ها و الزامات توسعه پایدار و حفظ و بهبود محیط‌زیست گردیده و اساساً هیچ گونه کار چشمگیر و سازمان یافته اجتماعی، فرهنگی و آگاهی بخش در جهت توسعه این نیاز حیاتی و حقوق انسان‌ها صورت نمی‌گیرد. که آثار بر شمرده شده ناشی از وضعیت ناهنجار آلودگی هوای شهرهای پرترافیک و با جغرافیای خاص یکی از نتایج آن می‌باشد.

۴- نبودن یکپارچگی و هماهنگی بین برنامه‌های تولید خودرو در داخل کشور و برنامه‌های تولید انرژی و بنزین

جلوه بارز این گستنگی و ناهمانگی بین این دو برنامه بخشی را در مجموعه برنامه سوم توسعه شاهد بوده‌ایم. و همان‌طور که عنوان شد در پنج سال گذشته با رشد تدریجی و فراینده تولید خودروهای بنزین سوز در کشور، میزان تولید و ورود آن به چرخه حمل و نقل کشور در پنج سال گذشته به مرز $3/5$ میلیون رسید که قریب ۱ میلیون از آن در سال ۸۴ تولید و وارد چرخه حمل و نقل کشور گردیده‌اند و تولید خودروهای بنزین سوز در پنج سال گذشته ۵۲ درصد کل خودروهای بنزین سوز این چرخه را تشکیل می‌دهد. همچنین برنامه‌های تولید و مصرف بنزین در برنامه سوم، در بند الف-۱ عنوان گردید که به روشنی، ناهمانگی در این ۲ برنامه بخشی را می‌توان مشاهده کرد. امر طراحی و کیفیت تولید خودرو و موتور آن در سال‌های اخیر در اکثر موارد همچنان پایین‌تر از سطح متوسط استاندارد بین‌المللی، و با مصرف سوخت بالا بوده که در بند الف-۵ راجع به آن اشاره شد.

تولید خودروی گران با سوخت ارزان در شرایطی در کشور صورت می‌گیرد که در میدان تقریباً انحصاری تولید خودروی داخلی و به مدد تعریف سنگین خودرو وارداتی، صنعت خودروی کشور در فضای ناشفاف در مورد میزان و سهم رابطه اشتغال بخش تولید خودرو با اشتغال عمومی، با دامن زدن به نگرانی‌های احتمالی ناشی از کاهش اشتغال، همت جدی و همه‌جانبه برای کیفی‌سازی خودروها و موتور و کاهش مصرف آنها را به کار نگرفته و اقدامی چشمگیر و در خور توجه به عمل نیاورده است. با تغییر کیفیت بنزین و حذف سرب در آن در سال‌های گذشته، زمینه‌های پایه‌ای برای اصلاحات کیفیت موتور خودرو و کاهش سوخت مصرفی آن فراهم گردیده

است که به طور طبیعی با اصلاح مستمر کیفیت بنزین پالایشگاهی در برنامه چهارم می‌بایستی اصلاح کیفیت موتور خودروها نیز مستمراً مدنظر و توجه جدی در جهت کاهش تدریجی سوخت مصرفی و رسیدن به استانداردهای بروز بین‌المللی قرار گیرد.

۵- عدم سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در توسعه و تولید فرآورده‌های اصلی نفتی پایین بودن قیمت نفت خام تا قبل از ۳ سال پیش در سال‌های گذشته در برنامه سوم و نیز نحوه و میزان قیمت گذاری فراورده در کشور و قیمت منطقه‌ای فرآورده‌ها باعث گردید که ارزش افزوده ناشی از سرمایه‌گذاری توسعه ظرفیت پالایشگاهی در مقایسه با سرمایه‌گذاری‌های بزرگ و مشابه پایین باشد. و سرمایه‌گذاران ریسک آن را بالا در نظر بگیرند.

به طوری که علی‌رغم تعداد کثیر موافقت اصولی صادره در این مورد به بخش خصوصی با اقبال نهایی آنان مواجه نگردد. همان‌طور که گفته شد در قانون برنامه سوم، افزایش ظرفیت و توسعه پالایشگاهی، توسط بخش خصوصی دیده شده بود و این وضعیت در مورد ارزش افزوده، افزایش تولیدی از این بابت را ایجاد نکرد و صرفاً توسعه ظرفیت و اصلاحات پالایشگاهی به میزان مندرج در بند الف - ۱ در قالب استفاده از منابع محدود تخصیصی از شرکت ملی نفت ایران توسط شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی انجام گردیده است.

۶- عادلانه و هدفمند نبودن یارانه‌ها

با توجه به اینکه هزینه واردات بنزین بخسی از یارانه بنزین محسوب می‌گردید،

در صورتی که در کل سال جاری کسری بنزین مورد نیاز از طریق واردات جبران شود، با قیمت‌های کنونی وارداتی، هزینه یارانه بنزین وارداتی در سال جاری به ۶ میلیارد دلار می‌رسد. با اضافه عنوان ۸/۵ میلیارد دلار یارانه بنزین تولید داخلی، در ازای پیش‌بینی مصرف سال جاری به میزان ۷۴ میلیون لیتر در روز، میزان یارانه بنزین در کشور در مجموع به رقم ۱۴/۵ میلیارد دلار بالغ می‌گردد.

این مبلغ بخشی از ۳۵ میلیارد دلار یارانه مجموع فرآورده‌های نفتی در سال می‌باشد که به ویژه با تخصیص و پالایش ۱/۶ میلیون بشکه نفت خام در روز در کشور برای مصرف داخلی اختصاص می‌یابد. متأسفانه با هدفمند نشدن یارانه‌ها در برنامه‌های توسعه و به ویژه حذف شدن آن از لایحه برنامه سوم و عدم جایگزینی مناسب برای آن در قانون برنامه سوم و به ویژه در سال‌های اخیر و همزمان با افزایش شدید قیمت نفت خام و فرآورده‌ها مخصوصاً بنزین در سطح منطقه و بین‌المللی، این میزان یارانه به سطح سراسام‌آور فوق الذکر رسیده است. که با حدود قیمت‌های کنونی نفت خام در صورتی که درآمد صادراتی نفتی به رقم ۵۵ میلیارد دلار در سال جاری برسد معادل ۶۴ درصد آن می‌باشد. این در حالیست که یارانه بنزین به دلیل قیمت فروش داخلی آن کمتر از نفت گاز و نفت سفید و گاز مایع بوده و یارانه گاز مایع از کلیه فرآورده‌ها بیشتر است.

هدفمند نبودن یارانه‌ها جدا از تأثیر اساسی که بر روی مصرف غیرمعارف و غیربهینه و بی‌رویه فرآورده‌های نفتی دارد باعث گردیده تا «ناعادلانه‌ترین نوع توزیع ثروت و منابع خدادادی» در کشور صورت گیرد.

چرا که مثلاً در مورد بنزین فقط دارندگان خودروها به نسبت بیشتر و ناعادلانه‌ای از این یارانه برخوردارند و مرزبندی میزان و درصد برخورداری و سهم هر یک از دهک‌های درآمدی از این یارانه عظیم به هیچ‌وجه درکشور به روشنی و دقت مشخص نمی‌باشد.

منابع خدادادی و نفت خام کشور «دارایی و ثروت» کشور محسوب می‌گردند نه «درآمد». و تا زمانی که بدون معیارهای صحیح مدیریت و بهینه‌سازی مصرف انرژی با قیمت‌های ارزان و با یارانه‌های بالا به شکل بسیار ناعادلانه، بخش مهمی از آن روزانه و به صورت هزینه‌های جاری مصرف می‌شود، «دارای و ثروت» کشور و نسل حاضر و نسل‌های آینده به جای آنکه در خدمت توسعه ساختارهای زیربنایی و راهبردی کشور قرار گیرد و با ارزش افزوده به آن اضافه شود به تدریج از دست می‌رود و از میزان آن سریعاً کاسته می‌شود. این ثروت و دارایی خدادادی می‌بایستی پس از استخراج و با به کارگیری آن در خدمت توسعه زیربناهای تولیدی در صنایع مهم و اولویت‌دار و کشاورزی باعث ایجاد ارزش افزوده به آن گردیده و نیز در خدمت ایجاد و گسترش و توسعه امکانات پژوهشی، بهداشتی، بیمارستانی، درمانی، خدماتی، برق، آب، اطلاعات و مخابرات و گاز و خدمات شهری و بین‌شهری و روستایی گردد که سالیانی است کشور از مزایای کامل این ثروت خدادادی و نحوه صحیح تخصیص این منابع به طور فزاینده‌ای محروم مانده است و عملاً با اعمال نشدن مدیریت صحیح مصرف و انرژی و هدفمند نشدن و حذف نگردیدن تدریجی یارانه‌ها، بخش مهم و قابل ملاحظه‌ای از آن، سوخت شده و از بین می‌رود.

ج: نگرش سنجی

از مجموع نگرش سنجی‌های اجتماعی به عمل آمده، محورهای زیر استخراج گردیده است:

- ۱- در کشوری نفت خیز به سر می‌بریم و بدین لحاظ می‌بایستی به میزان نیاز خودروهای در چرخه حمل و نقل، بنزین مناسب تولید، تأمین و عرضه گردد. وظیفه مدیریت و برنامه‌ریزی برای کاهش مصرف بدون اینکه رفاه و آزادی عمل مصرف کنندگان لطمه بیند با دولت است. و مناسب با نیاز رفاهی مردم، آزادی مصرف نباید سلب شود. دولت باید همچنان مدیریت عرضه را در پاسخ به نیاز مصرف انجام دهد و پاسخ گو باشد؛
- ۲- با وجود آنکه منابع زیرزمینی نفت داریم، چرا باید صحبت از یارانه در مورد انرژی‌های فسیلی و بنزین بنماییم، و بخواهیم حتی در مورد حذف آن اقدام کنیم؛
- ۳- در کشور ما هنوز سرانه خودروهای شخصی کم است و درصد کمی از مردم وسیله نقلیه شخصی دارند و رفاه لازم را در این مورد نداریم؛ و باید، با افزایش مرتب این سرانه، رفاه بیشتر ایجاد گردد؛
- ۴- چرا در کشور ما هنوز از طریق حمل و نقل عمومی، رفاه لازم تأمین نشده است. این نیازی اساسی است و باعث کاهش مصرف می‌شود؛
- ۵- چرا خودروهای فرسوده از چرخه حمل و نقل کشور خارج نمی‌گردند. ادامه این وضعیت به تشدید آلودگی هوا می‌انجامد؛

- ۶- تولید خودرو و سوخت کشور هنوز کیفی نیست و خودروهای تولیدی گران است و هنوز سوخت بالا مصرف می‌کنند. این وضعیت باید اصلاح گردیده و سوخت مصرفی آنها کاهش یابد؛
- ۷- وقتی حقوق‌ها و درآمد سرانه و نیز رفاه عمومی نسبت به سطح متوسط بین‌المللی کمتر است، یارانه و بهویژه یارانه سوخت و بنزین باید همچنان برقرار باشد؛
- ۸- چرا دولت با قاطعیت جلوی قاچاق سوخت و بنزین را نمی‌گیرد.
- ۹- اداره راهنمایی و رانندگی و پلیس در مورد تخلفات و اجرای ضوابط، قاطعیت کامل بخرج دهند،
- ۱۰- با توجه به اینکه مرتبًا ارز کشور برای امور مختلف که بعضًا اولویت نسبت به بنزین ندارند مصرف می‌شود، زمانی که تولید داخل پاسخ‌گوی مصرف نیست چرا در مورد بنزین ارز کافی تخصیص نمی‌دهند و بحث محدودیت و سهمیه‌بندی برای مصرف مطرح می‌شود؛
- ۱۱- بحث گازسوز کردن خودروها و ساخت جایگاه‌های تحویل گاز فشرده به خودروها به کنדי پیش می‌رود. در این مورد باید اقدامات جدی به عمل آید.
- این امر منطقی است که ارزیابی و پاسخ‌گویی به محورهای نگرش‌سنجدی فوق الذکر می‌باشد با تکیه به معیارهایی اصولی و ارایه و ایجاد ساز و کارهای مبتنی بر «منافع ملی»، «عدالت» و «رفاه اجتماعی» در چارچوب سند چشم‌انداز توسعه کشور صورت پذیرد.

د: راه حل‌های اساسی مسئله بنزین

با توجه به آنچه که در مورد وضعیت و تنگناها و بحران‌های موجود در ارتباط با مسئله بنزین مطرح شد، پر واضح است که تا زمانی که اساسی‌ترین تنگناهای مطروحه برطرف نشود، همچنان شاهد گسترش مضلات و پیچیده‌تر شدن گره ناگشوده این مسئله خواهیم بود. و با استمرار سیاست رفع روزمرگی معضل و تعویق انداختن حل بنیادین و ریشه‌ای مسئله و با اعمال مدیریت تأخیری، در شرایط کنونی همچنان بدترین راه یعنی واردات انتخاب می‌شود که روشن است این راه حل، دیگر قدرت حل کنندگی خود را با توجه به وضعیت و تنگناهایی که عنوان شد از داده است و امکان پاسخ‌گویی به رشد سرسام آور مصرف‌زدگی با اتخاذ این بدترین راه حل کارآیی لازم را ندارد. حل این مسئله اراده و انگیزه و راهبرد و برنامه و سازماندهی و نظارت و هدایت و پیگیری برنامه‌های یکپارچه‌ای را می‌طلبد که محکم و با قاطعیت تمام بر اجرای آن نیز تأکید و پافشاری گردد. استمرار این وضعیت و عدم اعمال «مدیریت هدفمند مصرف و انرژی»، یکی از برجسته‌ترین و بزرگ‌ترین خطرات برای «منافع ملی» است.

بر این اساس، مطلقاً تأخیر در تصمیم‌گیری و اقدام از ناحیه مجلس محترم و دولت محترم روانیست. در مورد مسئله بنزین راه حل‌ها با تکیه به ۴ راهبرد مهم زیر ارایه و تأکید و پیشنهاد می‌گردد:

۱ - مدیریت تقاضا با تأکید بر کاهش مصرف با تأکید بر افزایش سطح

رفاه عمومی؛

۲ - کاهش و حذف واردات؛

۳- افزایش تولید؛

۴- عادلانه و هدفمند نمودن یارانه‌ها.

هر یک از راه حل‌های زیر باید به طور جداگانه با پیش‌بینی منطقی شرایط، منابع و امکانات و ریسک مرتبط و با تضمین تأمین شرایط و منابع و امکانات لازم و سازوکارهای انتخابی جهت کاهش ریسک، در قالب برنامه زمان‌بندی شده ارایه گردد. به‌طوری که با تلفیق برنامه‌های موازی زمان‌بندی شده هر یک از راه حل‌ها، برنامه تلفیقی تنظیم و مسیر بحرانی برنامه تلفیقی نیز مشخص و آن را با تأمین شرایط حداقل ریسک، به مورد اجرا گذاشت. هم‌چنین به‌شکل سازمان‌یافته برای هر راه حل، سازمان و مدیریت مسئول مشخص گردیده و با مدیریت فرآبخشی بر اجرای به موقع همه آنها مستمرأ نظارت و کنترل کرد. این راه حل‌ها که در قالب برنامه‌های کوتاه‌مدت و میان‌مدت و دراز‌مدت می‌باشند برای ریزی و به مورد اجرا گذاشته شوند، عبارت‌اند از:

راه حل‌های کوتاه‌مدت

۱- افزایش سریع تعداد لازم اتوبوس

در حال حاضر سالانه حداقل حدود ۵۰۰۰ اتوبوس در داخل کشور تولید می‌گردد و تعداد کل اتوبوس در چرخه حمل و نقل کشور حدود ۶۹۰۰۰ اتوبوس است که در کلیه خطوط حمل و نقل عمومی در کشور اعم از شهری و بین شهری فعالیت دارند. بسیاری از آنها که در چرخه حمل و نقل قرار دارند از کیفیت لازم برخوردار نیستند و میزان آن نیز مطلقاً جواب‌گو نیست.

هم چنین خطوط بسیار محدود حمل و نقل ریلی شهری (مترو) موجود و سرعت توسعه آن نیز به هیچ وجه در رفع اساسی معطل اثرگذار نمی‌باشد. برای رفع معطل به نظر می‌رسد یکی از ساده‌ترین راه حل‌ها علاوه بر خرید مستمر اتوبوس‌های تولید داخل جهت حمل و نقل درون شهری، خرید فوری ۵۰۰۰ اتوبوس با کیفیت از خارج از کشور است. به طوری که این خرید همزمان و به‌طور موازی در یک نظام خرید رقابتی و از تعداد لازم تولید‌کنندگان کیفی و مختلف در کشورهای متعدد و ذیصلاح در دنیا به عمل آید. این کار با تخصیص منابع لازم، حداقل ۲ میلیارد دلار، از صندوق ذخیره ارزی و در حداقل زمان، قابل تهیه و انتقال به شبکه حمل و نقل عمومی درون شهری در کشور است. در صورتی که نظر بر بازگشت این سرمایه‌گذاری در حداقل زمان و به میزان ۲ سال باشد، این امر با افزایش قیمت کنونی بلیط هر سفر درون شهری به میزان ۶۰۰ ریال قابل حصول است. به هر میزان بر زمان این بازگشت سرمایه و در حد معقول بیفزاییم، میزان افزایش روی قیمت بلیط کاهش می‌یابد. حتی می‌توان این سرمایه‌گذاری زیربنایی را که تولید‌کننده رفاه عمومی است بدون تغییر در قیمت بلیط نیز انجام داد و در نظر گرفت. با تصمیم‌گیری در مورد تخصیص منابع مورد نیاز و سازوکار اجرایی، این کار به‌طور سریع و در کوتاه‌مدت عملی است و به‌طور طبیعی سازمان مسئول خرید وزارت بازرگانی و سازمان مسئول اجرا و وزارت کشور خواهد بود.

۲- کنترل کامل و محدودیت تردد در محدوده بزرگ‌تر و مرکزی شهرهای بزرگ در مورد وسائل نقلیه غیرعمومی در سال‌های اخیر، به‌علت رشد بیش از گنجایش متعارف ترافیکی بر تعداد

وسایل نقلیه شخصی به ویژه در شهرهای بزرگ و مخصوصاً در تهران، وضعیتی به وجود آمده است که با وجود افزایش محدود تعداد اتوبوس‌های درون‌شهری، سرعت متوسط این ناوگان حمل و نقل عمومی حتی طی دو سال اخیر کاهش چشمگیری یافته و در شهری مثل تهران به نصف رسیده است. برای رفع این معضل راهی جز زمینه‌سازی افزایش سرعت اتوبوس‌های درون‌شهری حتی در شرایط افزایش چشمگیر آن که در بالا بدان اشاره شد نیست. بدین لحاظ این راه حل که از طریق کنترل کامل و ایجاد محدودیت تردد در محدوده گسترده و فراگیر و مرکزی شهرهای بزرگ در مورد وسایل نقلیه غیرعمومی قابل حصول است، شرط اساسی اجرای موفق راه حل ۱ و مکمل آن محسوب می‌گردد.

این راه حل که در حال حاضر در بسیاری از شهرهای بزرگ در کشورهای مختلف جهان در حال اجرا است، به‌طور طبیعی باید با قاطعیت از طریق وزارت کشور (نیروی انتظامی - راهنمایی و رانندگی) با هماهنگی شهرداری‌ها، به‌طور هم‌زمان و در کوتاه‌مدت به مورد اجرا گذاشته شود. این راه حل در استفاده بسیار مؤثر از شبکه تاکسیرانی درون‌شهری و افزایش سرعت حرکت آن در کوتاه‌مدت، که می‌تواند هم‌زمان در قالب ساماندهی توسعه کیفی آن نیز صورت پذیرد، قطعاً اثر بخش خواهد بود. البته در میان‌مدت و با اطمینان‌بخش و کیفی شدن سیستم اتوبوسرانی و حمل و نقل ریلی شهری، طبیعی است که استفاده از تاکسی باید نظیر شهرهای مشابه در دنیا کاهش یابد.

۳- پلاک گذاری برای خودروهای سبک جدید صرفاً برای خودروهای باپایه گازسوز یکی از مسایل بسیار بنیادی در کنترل و کاهش مصرف بنزین، استفاده از CNG

به عنوان سوخت جایگزین است. گرچه در سال‌های اخیر روی آن تأکید گردیده، لیکن سرعت آن تاکنون قابل ملاحظه نبوده است. راه حل فوق‌الذکر این امر را پوشش می‌دهد که افزایش تعداد خودروهای سبک و جدید و اضافه شدن آنها به چرخه حمل و نقل صرفاً در صورتی است که این خودروها با پایه گازسوز باشند و اضافه مصرف بنزین از بابت آنها ایجاد نگردد. این مطلب تأثیر جدی روی نحوه تعییه سیستم سوخت خودروهای تولید داخل گذاشته و نوع مجاز خودروهای وارداتی با نگاه به نوع مصرف سوخت آنها را نیز مشخص می‌نماید. این راه حل می‌تواند در کوتاه‌مدت سریعاً به مورد اجرا گذاشته شده و تا زمان مشخصی تا میان‌مدت به عنوان یک راه حل مؤثر استمرار یابد. طبیعتاً مسئولیت اجرای این راهکار به عهده وزارت کشور (نیروی انتظامی - راهنمایی و رانندگی) خواهد بود.

تبصره: در این راه حل می‌توان در جایگزینی، خودروهای دوگانه‌سوز داخل و خارج کشور را نیز در نظر گرفت منتها با اعمال مقرراتی خاص، به‌طوری که تا زمان مشخصی تا میان‌مدت، صرفاً حق دریافت CNG از مجاری عرضه را خواهند داشت.

۴- پلاک‌گذاری برای خودروهای سبک جدید بنزین‌سوز یا دوگانه‌سوز، صرفاً با تعویض قانونمند پلاک یک خودروی سبک بنزین‌سوز فرسوده و خارج نمودن آن از چرخه حمل و نقل همان‌طور که قبل‌اً مطرح شد حدود ۳۰ درصد از خودروهای کشور عمر بالاتر از ۲۰ سال دارند و در مجموع حدود ۵۰ درصد بنزین کشور را مصرف می‌کنند. برقراری این راه حل، ساز و کار مناسبی را برای از رده خارج کردن طبیعی

بنزین؛ چالش‌ها و راه حل‌ها

خودروهای فرسوده به وجود می‌آورد و نقش مؤثری در کاهش مصرف بنزین به نسبت تفاوت مصارف خودروهای تعویض شده خواهد داشت. این راه حل را می‌توان در اسرع وقت در کوتاه‌مدت به مورد اجرا گذاشت و مسئولیت اجرای آن نیز به عهده وزارتکشور (نیروی انتظامی- راهنمایی و رانندگی) خواهد بود.

۵- توسعه سریع ایستگاه‌های تحویل گاز فشرده (CNG) به خودروها و گازسوز نمودن آنها

براساس گزارش اردیبهشت ماه ۱۳۸۵ سازمان بهینه‌سازی مصرف سوخت کشور، پیش‌بینی‌های به عمل آمده در آن سازمان در برنامه چهارم و تا سال ۱۳۸۹ در مورد تعداد خودروهای سبک گازسوز و جایگاه‌های مورد نیاز بر مبنای سناریو سقف به شرح جدول ۳ می‌باشد.

جدول ۳- برنامه گازسوز کردن خودروها و احداث جایگاه‌های جدید

۱۳۸۹	۱۳۸۸	۱۳۸۷	۱۳۸۶	۱۳۸۵	۱۳۸۴	واحد	
۲/۳۲۶/۲۵۰	۱/۷۷۵/۰۰۰	۱/۲۵۰/۰۰۰	۷۵۰/۰۰۰	۴۰۰/۰۰۰	۱۱۰/۰۰۰	دستگاه	تعداد خودرو سبک
۱/۱۱۱	۸۲۱	۵۷۴	۳۴۷	۱۸۷	۵۰	جایگاه	تعداد جایگاه

این در حالی است که تا پایان سال ۱۳۸۴ تعداد ۱۳۲ جایگاه سوختگیری گاز طبیعی به بهره‌برداری رسیده و ۲۳۳ جایگاه دیگر نیز در حال ساخت بوده است. بر اساس مصوبات مجلس شورای اسلامی و هیأت دولت، تا پایان سال ۱۳۸۵ می‌بایست در مجموع تعداد جایگاه‌های فعال و به بهره‌برداری رسیده به

رقم ۹۱۰ افزایش یابد.

برای رسیدن به این هدف می‌بایستی سریعاً مسایل اصلی یعنی زمین و تسهیلات آسان را برای بخش خصوصی جهت ایجاد این جایگاه‌ها فراهم کرد. و ساز و کارهای لازم را برای دستیابی آنان به ارزش افزوده متعارف فراهم نمود. این راه حل، که در حال حاضر جاری است می‌بایستی با تمهیدات فوق الذکر شتاب مؤثر و متناسب، برای تحقق برنامه پیش گفته را یافته و مستمرآ در کوتاه مدت و میان مدت استمرار یابد. وزارت نفت (سازمان بهینه‌سازی مصرف سوخت کشور) مسئولیت کنترل و نظارت بر این امر را بعهده دارد. این راه حل نقش اساسی و مکمل برای گازسوز کردن خودروها داشته و همزمانی سه راه حل اخیر، از رشد مصرف بنزین کاسته و بر سرعت کاهش مصرف بنزین به میزان جایگزینی سوخت در هر خودرو می‌افزاید.

۶- خارج کودن خودروهای فرسوده و پر مصرف از چرخه حمل و نقل
همانطور که گفته شد میانگین مصرف خودروهای شخصی در کشور ۱۵ لیتر و برای تاکسی‌ها و خودروهای مسافرکش ۱۸ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر است با توجه به این مطلب که متوسط مصرف خودروها در دنیا برابر ۸ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر است، یک تاکسی و مسافرکش در ایران، برای هر ۱۰۰ کیلومتر به میزان ۱۰ لیتر بیشتر از خودروی معمولی استاندارد روز در دنیا بنزین مصرف می‌کند و برای خودروهای شخصی این عدد در هر ۱۰۰ کیلومتر به طور متوسط ۷ لیتر بیشتر است. این اعداد البته روشن می‌سازد که در بین ۳۰ درصد خودروهای با عمر بیش از ۲۰ سال که مصرف غیرمعارف دارند و همان‌طور

که گفته شد حدود ۵۰ درصد عرضه بنزین کشور را مصرف می‌کنند، نقش خودروهای سبک قدیمی تاکسی و مسافرکش از نظر میزان مصرف غیرمتعارف بیشتر است و به عبارتی به نسبت بقیه در مجموع فرسوده‌ترند.

یک محاسبه ساده نشان می‌دهد که برای هر خودروی شخصی که ۷ لیتر و برای خودروهای تاکسی و مسافرکش که ۱۰ لیتر اضافه مصرف دارند در صورتی که میزان کار کرد آنها را به ترتیب ماهیانه ۱۰۰۰ و ۴۰۰۰ کیلومتر در نظر بگیریم، ظرف ۵ سال، به ترتیب قریب ۲۲ میلیون ریال برای خودروهای شخصی و ۱۲۵ میلیون ریال برای سواری‌های تاکسی و مسافرکش اضافه یارانه ناشی از اضافه مصرف پرداخت می‌شود.

حال در صورتی که هر کدام از وسائل نقلیه مذکور کلاً گازسوز گردند و یا با خودروی با پایه گازسوز جایگزین گردند، به ترتیب قریب ۴۷ میلیون برای خودروهای شخصی و ۲۲۵ میلیون ریال برای سواری‌های تاکسی و مسافرکش یارانه پرداخت نمی‌گردد.

البته طبیعی است که تاکسی‌ها و مسافرکش‌ها در مجموع به طور متوسط بیش از ۴۰۰۰ کیلومتر سرانه کار کرد در ماه دارند که متناسب با آن اعداد یارانه بالاتر از این میزان نیز در مورد آنها قابل پیش‌بینی است.

این اعداد و ارقام گویا نشان می‌دهد که بسیار منطقی است با اعلام یک جدول زمانی و ضرب‌الاجل روشن و مشخص، در اولویت اول به دارندگان خودروهای با عمر ۲۰ سال به بالا عنوان گردد که یا از راه حل ۴ بهره گیرند و یا در چارچوب تسهیلات بسیار روان و ساده و ایجاد کننده انگیزه‌ای معادل با راه حل ۴، که در اختیار آنها گذاشته خواهد شد، خودرو خود را از چرخه

حمل و نقل خارج نمایند، و بعد از طی جدول زمانی به هیچ‌وجه اجازه حضور و ورود این خودروها به چرخه حمل و نقل کشور داده نخواهد شد.

پر واضح است که در اولویت بعدی می‌بایستی خودروهای با عمر کمتر از ۲۰ سال نیز مدد نظر قرار گیرد. آیا منطقی نیست که این خودروها سریعاً با تیپ معادل خودروهای جدید پایه گازسوز تولید داخل یا خارج از کشور جایگزین گردند. اگر این میزان یارانه‌ها را با قیمت خرید منطقه‌ای همین خودروها مقایسه کنیم، ایجاب می‌کند این امر حیاتی هر چه سریع‌تر و به عنوان برنامه کوتاه‌مدت با ترتیبات و تسهیلات بسیار روان و ساده و با کمترین پیچ و خم اداری اعلام و آغاز گردد، تسهیلات اعلام شده تاکنون ووصل نمودن آن صرفاً به تولیدات داخلی مسئله را حل ننموده است و حل نخواهد کرد.

به نظر می‌رسد مناسب‌ترین نحوه عمل در این مورد از طریق مسئولیت وزارت کشور (استانداری‌ها و فرمانداری‌ها) و به‌طور غیر مت مرکز کارآیی لازم را خواهد داشت که هماهنگی لازم نیز از طریق فرماندارها با نیروی انتظامی، ادارت راهنمایی و رانندگی، حفاظت محیط‌زیست و شهرداری‌ها و بانک‌های استانی در اجرای موفق این برنامه می‌بایستی صورت پذیرد. خرید خودروهای پایه گازسوز از خارج از کشور را نیز علی‌القابده وزارت بازرگانی باید به‌عهده بگیرد.

۷- کاهش تعریف خودروهای وارداتی با پایه گازسوز و دوگانه‌سوز کم‌صرف
نکته بسیار نگران‌کننده‌ای که از محاسبات یارانه‌ای مطروحه در راه حل ۶ به‌طور شفاف آشکار می‌گردد این است که حتی برای خودروهای شخصی

که نوعاً تولیدی داخلی اند عملاً ظرف ۵ سال حدود ۴۷ میلیون ریال یارانه پرداخت می‌گردد. خودروهایی که توسط صنعت خودرو کشور به یمن تولیدات تقریباً انحصاری و شرایط تعرفه‌های بالای وضع شده برای ورود خودروهای خارجی و با معیار «خودرو گران و سوخت ارزان» در کشور تولید می‌گردند و عملاً بخش عمدۀ یارانه فوق‌الذکر را خودروسازان در این میدان تقریباً غیررقابتی از مصرف کنندگان دریافت می‌دارند. در صورتی که این یارانه ثروت ملی و از دارایی عمومی است و نه سهم صنعت خودرو و می‌بایستی صرف توسعه کشور گردد. میزان تعرفه برای واردات خودرو با تکیه به معیار منطقی و اصولی حمایت از تولیدات داخلی، می‌بایستی در سطحی قرار گیرد که تولید داخلی را با ارزش افزوده متعارف در قیمت رقابتی با جنس معادل وارداتی قرار دهد. و گرنه افزایش این تعرفه‌ها در مورد این تولیدات مغایر با منافع ملی است و کمک به رشد کیفیت و قدرت رقابت و اعتلاء و حمایت از تولید داخلی نمی‌نماید و صرفاً با هر میزان افزایش تعرفه‌ها نسبت به سطح متعارف مذکور، قطعاً به همان میزان افزایش درآمد صنعت خودرو کشور در قیمت رقابتی مرتبط به آن سطح را که سهم برداشت صنعت خودرو از یارانه است، به دنبال خواهد داشت. بنابراین برای اعتلاء حمایت منطقی از تولیدات داخلی و برقراری ارزش افزوده متعارف برای این صنعت و رقابتی و کیفی نمودن آن و بازگرداندن واقعی یارانه سوخت از صنعت خودرو به دارایی عمومی و نیز بهبود محیط‌زیست شهرها و اصلاحات جدی در ناوگان حمل و نقل کشور می‌بایستی در کوتاه‌مدت در یک اقدام اساسی و منطقی در اولویت اول تعرفه متعارف به واردات خودروهای با پایه گازسوز و دوگانه‌سوز کم

صرف وضع کرد و به مورد اجرا گذاشت و آن را از وضع کنونی به طور کلی تغییر و کاهش داد. اقتضا دارد دولت برای نجات صنعت ملی خودرو و باز گرداندن حقوق واقعی و عادلانه مردم از این بابت اقدامی سریع و قاطع بنماید.

۸. برقراری جریمه سنگین برای قاچاق بنزین و دیگر فرآورده‌ها و برای انحراف آنها (قاچاق داخلی)

اجرای دستورالعمل شماره ۱۱۹۸/۳۸/س مورخ ۱۳۸۵/۱/۲۱ ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز، که در آن قید شده است در صورت کشف قاچاق فرآورده، ضبط مال به عمل آید و پنج برابر قیمت منطقه‌ای جریمه دریافت گردد و قاطعیت در اجرای آن گام درستی در مبارزه جدی با قاچاق فرآورده و بنزین در کوتاه‌مدت است. این دستورالعمل می‌بایستی در مورد انحراف فرآورده (قاچاق داخلی) تیر در صورت کشف تعمیم یابد. انحراف فرآورده (قاچاق داخلی) بدین معناست که فرآورده‌ای که طی حواله‌ای از یکی از انبارها تحویل گرفته شده تا به مقصد انبار بخش خصوصی نظیر پمپ بنزین در منطقه معینی از کشور انتقال یابد و بر این اساس میسر طبیعی و مشخصی را می‌بایستی طی کند به مسیرهای کاملاً منحرف و به طرف شهرهای مرزی (به ویژه مرزهای شرقی و غربی) در حال حرکت بوده و قطعاً راه انحراف به طرف زمینه قاچاق را پیش گرفته است.

مسئولیت این امر با وزارت کشور (استانداری‌ها، فرمانداری‌ها، نیروی انتظامی) و قوه قضائیه می‌باشد.

راه حل‌های میان‌مدت

۹- افزایش ظرفیت تولید و اصلاحات مستمر پالایشگاهی با هدف صادرات و رفع نیاز داخلی

بر طبق برنامه طرح‌های توسعه ظرفیت و اصلاحات پالایشگاهی که در شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی در حال طراحی و اجراست، توان تولید بنزین در کشور در سال ۱۳۹۰ به میزان ۱۳۳ میلیون لیتر در روز می‌رسد، که از طریق پالایشگاه‌های میانات گازی و نفت سنگین و اصلاح پالایشگاه‌های موجود (بهویژه در اصفهان، اراک و آبادان) صورت خواهد گرفت. و خوراک پالایشگاه‌ها را از ۱/۶ میلیون بشکه در روز کنونی به حدود ۲/۵ میلیون بشکه و تولید فرآورده‌های اصلی را از حدود ۲۲۵ میلیون لیتر کنونی به ۳۷۵ میلیون لیتر در روز خواهد رساند. که البته احتیاج به حدود ۱۷ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری در این مورد می‌باشد.

این طرح میان‌مدت بوده و می‌بایستی با تأکید به مورد اجرا گذاشته شود و با توجه به قیمت‌های کنونی نفت خام و فرآورده‌ها در سطح منطقه و ارزش افروده‌ای که در این وضعیت جدید ایجاد می‌گردد اقتضا می‌کند افزایش ظرفیت پالایشی بیش از این میزان نیز در برنامه‌های بعدی پنج ساله استمرار یابد، به‌طوری که تا مرز پالایش کلیه نفت خام‌ها و میانات گازی تولیدی پیش رویم و فرآورده‌های تولیدی را در درجه اوّل صادر و نیز با مدیریت صحیح مصرف و تقاضا و قیمت، به مصارف داخلی برسانیم.

۱۰- عادلانه و هدفمند نمودن یارانه‌ها

با هدف ایجاد عدالت اجتماعی، حداکثر در سه مرحله تا پایان برنامه چهارم و در هر سال به‌طور تدریجی و تا حذف کامل یارانه‌های انرژی و در درجه اوّل

بنزین، قیمت‌های فروش داخلی افزایش یابد. این راه حلی اساسی و میان‌مدت است که با شروع و تکیه اولیه و کوتاه‌مدت به راه حل‌های غیرقیمتی، موازی آن‌ها و به تدریج این راه حل را می‌بایستی به کار گرفت.

۱۱- اجازه به بخش خصوصی برای واردات و فروش بنزین پس از رسیدن قیمت داخلی به سطح قیمت بین‌المللی و حذف یارانه‌ها
اینکار نه تنها در مورد بنزین بلکه در مورد گازوییل نیز می‌تواند صورت گیرد. منتها با توجه به قیمت گذاری کنونی بنزین و دیگر فرآورده‌ها و داشتن یارانه در شرایط کنونی عملی نیست. بنابراین راه حلی میان‌مدت است.

۱۲. ملزم نمودن بانک‌ها، بیمه‌ها، شرکت‌های خدمات حمل و نقل هوایی و زمینی، گمرک، وزارت‌خانه‌ها و کلیه سازمان‌های دولتی و غیردولتی برای برقراری و تکمیل سریع و مطمئن سامانه‌های الکترونیکی ارایه خدمات با هدف کاهش سفرهای درون‌شهری در قالب برنامه‌های واقعی زمان‌بندی شده
این مطلب گذشته از فرآگیر نمودن فرهنگ استفاده گسترده از فن‌آوری اطلاعات در کشور، باعث می‌گردد در کوتاه‌مدت و در مواردی میان‌مدت به طور مؤثر از ترافیک و ترددات درون شهری بکاهد.

۱۳- آگاه‌سازی عمومی

ارایه اطلاعات صحیح و بروز و شفاف به مردم در مورد وضعیت موجود و تنگناها و بحران‌ها و بی‌عدالتی‌ها در ارتباط با نحوه مصرف انرژی به ویژه بنزین و توضیح دقیق راهبردهای چهارگانه فوق‌الذکر در مورد عبور از این وضعیت، قطعاً و به طور تعیین‌کننده زمینه همکاری عمومی و تعاون اجتماعی و حمایت همگانی را به عنوان یکی از پشتونه‌های مهم اجرای موفق برنامه‌ها و راه حل‌ها

به وجود خواهد آورد.

همچنین جدا از کمک و مساعدت چشمگیر مردمی در پیشبرد موفق راه حل‌های فوق الذکر، می‌توان با افزایش شناخت عمومی مستقیماً از مردم و دارندگان خودروها نسبت به اجتناب از عوامل افزایش‌دهنده مصرف سوخت به شرح زیر نیز کمک جدی گرفت.

- اجتناب از بالا رفتن دور موتور در ترافیک و یا رانندگی با سرعت زیاد در دندنهای پایین؛
- اجتناب از تنظیم نبودن موتور؛
- اجتناب از استفاده غیر متعارف از تهویه مطبوع (کولر) و سایر تجهیزات جانبی برقی و گرمایشی خودرو؛
- اجتناب از تغییر سرعت ناگهانی خودرو؛
- اجتناب از باز بودن پنجره‌های خودور در سرعت‌های بالا؛
- اجتناب از کم بودن باد لاستیک‌ها و لاستیک‌سایی؛
- اجتناب از زاویه و انحراف داشتن چرخ‌ها نسبت به یکدیگر؛
- اجتناب از اضافه نمودن وزن خودرو با قراردادن بار روی باربند؛
- اجتناب از استفاده روغن موتور متفرقه به جای روغن استاندارد خاص خودرو.

این راه حل کوتاه‌مدت بوده لیکن باید مستمرآ ادامه یابد.

۱۴- برخورد قاطع قانونی با متخلفین ترافیکی و بالا بردن جرایم تخلفات رانندگی رعایت عمومی و جدی فرهنگ رانندگی صحیح به‌ویژه در رعایت خط‌کشی‌ها و نیز مسیرهای آزاد گردش مجاز به راست به خیابان‌های اطراف و

آزاد نگهداشتن این مسیرهای گردن. در جلوگیری از توقف‌های تحمیلی و ناشی از بی‌نظمی توأم با عدم رعایت حقوق شهروندان دیگر، تأثیر به سزاوی دارد. ضمانت‌های اجرایی ذاتی را در رانندگان، افزایش آگاهی‌ها و فرهنگ عمومی تسهیل می‌کند. لیکن ضمانت‌های اجرایی عینی با برخورد قاطع قانونی با متخلفین ترافیکی و بالا بردن جرایم تخلفات رانندگی افزایش می‌یابد.

این راه حل نیز در کوتاه مدت قابل اجرا بوده لیکن پر واضح است که باید مستمرً^ا ادامه یابد.

۱۵- معاینه فنی خودروها

جمع قابل ملاحظه‌ای از خودروهای در چرخه حمل و نقل از ابتدایی‌ترین قابلیت‌ها و استانداردهای حمل و نقل شهری برخوردار نیستند و این خودروها نوعاً قدیمی بوده و همان‌طور که گفته شد مصرف سوخت بالایی نیز دارند. طرح اجباری و سختگیرانه و زمان‌بندی شده معاینه‌فنی خودروها به اصلاح این وضعیت به‌طور جدی کمک خواهد کرد و مستمرً^ا باید کنترل و نظارت و پیگیری گردد.

راه حل درازمدت

۱۶- گسترش فرآگیر ناوگان حمل و نقل ریلی درون‌شهری و برون‌شهری سرمایه‌گذاری برای گسترش فرآگیر ناوگان حمل و نقل ریلی در کل کشور به ویژه ناوگان حمل و نقل ریلی درون‌شهری و از جمله مترو در شهرهای بزرگ، یک امر حیاتی و راه حل درازمدت برای کشور است که باید به‌طور اساسی بر روی آن مدیریت و سرمایه‌گذاری کرد. و از پیمانکاران بسیار توانمند

داخلی/خارجی به طور قانونمند و در یک برنامه گستردۀ زمانبندی شده، در قالب تعداد کثیری طرح‌های موازی در شهرهای بزرگ و به ویژه تهران بهره گرفت. قطعاً عمدۀ این سرمایه‌گذاری زیربنایی و ایجاد کننده رفاه عمومی، از طریق عواید آن قابل بازگشت است.

هـ: نکات مهم

مناسب به نظر می‌رسد تا با تأکید به راه‌حل‌های فوق‌الذکر و در پیوند با توضیحاتی که در مورد راه‌حل‌ها ارایه شد، نکاتی به شرح زیر را نیز در مجموع عنوان نماییم:

۱- توزیع یارانه بنزین (داخلی/وارداداتی) به طور مستقیم به آحاد مردم و فروش بنزین بدون یارانه به مصرف‌کنندگان راه حلی است که به عنوان یک راه حل فوری و ساده و با انگیزه‌های عدالت‌خواهانه و تأمین منابع مالی برای بنزین وارداتی و انتظار کاهش مصرف مطرح می‌گردد. لیکن در شرایط کنونی و با توجه به آثار تورمی سنگینی که از بررسی‌های مختلف اقتصاد‌سنگی به دست آمده است و بر روی قیمت کالاها و خدمات می‌گذارد، برای رسیدن به هدف نهایی ارزشمند حذف یارانه، از طریق این راه حل فوری، منطقی و قابل اجرا به نظر نمی‌رسد.

۲- برقراری سهمیه‌بندی با حذف بنزین وارداتی راه حلی است که به دلیل آثار سنگین روانی، اجتماعی و اقتصادی آن و مفسدۀ‌های حاشیه‌ای که به وجود می‌آورد، جز در شرایط کاملاً استثنایی نظر عدم امکان واردات، منطقی به نظر نمی‌رسد.

بنزین؛ چالش‌ها و راه حل‌ها

۳- برقراری سهمیه‌بندی در سقف تولید داخلی و با قیمت کنونی یارانه‌ای، و فروش مازاد بر آن به دارندگان خودرو بر پایه قیمت بنزین وارداتی و استمرار واردات از مجاری بخش دولتی یا بخش‌های خصوصی

راه حلی است که به عنوان یک راه حل فوری، صرفاً با هدف تأمین منابع مالی برای بنزین وارداتی و دریافت بخشی از یارانه بنزین که در حال حاضر و به نحو جاری توزیع می‌گردد، مطرح می‌شود و نظام دو نرخی را به وجود می‌آورد. لیکن در شرایط کنونی و با توجه به مفسدۀ‌های حاشیه‌ای ناشی از نظام دو نرخی و آثار تورمی سنگینی که روی قیمت کالاها و خدمات می‌گذارد، حتی بدون لحاظ ضعف‌های جدی موجود در استمرار و افزایش واردات بخش دولتی از یک طرف و غیر عملی بودن واردات توسط بخش خصوصی در حال حاضر از طرف دیگر، اساساً منطقی و قابل اجرا به نظر نمی‌رسد.

بعضًا به عنوان یک راه حل، افزایش فوری قیمت سراسری و یکسان

بنزین به قیمتی تقریباً بینایینی و با سطح قیمتی با هدف تأمین منابع مالی بنزین وارداتی مطرح می‌شود، که از نظر تأمین این هدف مفید به نظر می‌رسد. ولی اجرای فوری افزایش قیمت بنزین حدود سه برابر قیمت کنونی، در شرایط حاضر آثار فوری تورمی سنگینی دارد، لیکن می‌تواند به عنوان مرحله اول راه حل «۱۰» و در قالب عادلانه و هدفمند نمودن یارانه‌ها و از ابتدای سال آینده عملی گردد و تصویب و اعلام آن از هم اکنون به اطلاع عموم برسد و به ویژه با اجرای همزمان راه حل آگاه‌سازی و دیگر راه حل‌های پیشنهادی عنوان گردد.

۴- استفاده از کارت هوشمند

بحث کارت هوشمند اولین بار در قانون بودجه سال ۱۳۸۳ مطرح شد و متعاقباً از جانب مجلس و هیأت دولت مورد پیگیری و تأکید قرار گرفت. برای کارت هوشمند هدف گزاری‌هایی اصلی به شرح زیر تاکنون ارایه گردیده است:

۱- گردآوری اطلاعات بروز و دقیق از نحوه عمل و میزان مصرف کلیه

خودروها و تعداد و وضعیت آنها؛

۲- ابزاری مناسب جهت اعمال هر گونه سهمیه‌بندی و برقراری ساز

و کار عرضه متناسب با آن؛

۳- برقراری نظام پرداخت مکانیزه بهای بنزین بدون استفاده از پول نقد.

این مطلب بدیهی است که برقراری نظام فن‌آوری اطلاعات (IT) با

استفاده از کارت هوشمند و اهداف (۱) و (۳) تأثیرات فرهنگی/اجتماعی با

ارزشی در جامعه می‌گذارد، لیکن استفاده از آن صرفاً و یا در صورت ایجاب،

با هدف (۲) (سهمیه‌بندی)، نظیر استفاده از کاربرگ معمولی منتها در قالب

ابزار مناسب‌تر IT و دیجیتالی است و آثار بر شمرده شده مرتبط به سهمیه‌بندی

و شرایط ایجابی خاص خود را دارد.

۵- افزایش تعداد خودروهای شخصی و سرانه آن

در حال حاضر در کشور ما تقریباً هر ۱۵ نفر یک خودرو شخصی در اختیار

دارند که معادل در اختیار داشتن یک خودرو شخصی در بین سه خانواده است

که سرانه کمی است و از شاخص کشورهای توسعه یافته صنعتی پایین‌تر است،

و استمرار تقاضای خرید و خودروی شخصی در کشور ما را هم‌چنان به دنبال

داشته است. این تقاضای خرید به ویژه از آن جهت هم‌چنان در کشور ما به

عنوان یک نیاز جدی حمل و نقل شخصی مورد توجه قرار دارد که اطمینان و

اتکاء به وسایل حمل و نقل عمومی کیفی، سریع و اطمینان بخش به عنوان شرایط قابل اطمینان رفاه عمومی وجود ندارد. شرایطی که در کشورهای توسعه یافته، به طور جدی بر روی آن سرمایه‌گذاری شده و ایجاد گردیده است. به طوری که افزایش تعداد خودروهای شخصی و سرانه آن در این کشورها با وجود شرایط مذکور، مشکلاتی اساسی ایجاد نمی‌کند بهویژه با توجه به این امر که این خودروهای شخصی نوعاً برای حمل و نقل ضروری روزانه مورد استفاده قرار نمی‌گیرند. و با گسترش فناوری تولید خودرو و با تکیه به کاهش مصرف آنها به عنوان یک مؤلفه اساسی در غالب این کشورها، رشد مصرف حداکثر تا ۱درصد را با وجود رشد تعداد خودروها به وجود آورده‌اند و در تعداد قابل ملاحظه‌ای رشد منفی نیز دارند.

افزایش تعداد خودروهای شخصی و سرانه آن در کشور ما نیز می‌تواند و باید همچنان در مرکز توجه قرار گیرد لیکن با برقراری راه حل‌های بر شمرده شده در قسمت «د» مخصوصاً راه حل‌های ایجاد‌کننده زمینه اطمینان بخش حمل و نقل عمومی و با تکیه به راه حل بند ۳ قسمت «د» زمینه افزایش خودروهای شخصی با کیفیت مناسب نیز به وجود می‌آید.

و: سازماندهی، برنامه‌ریزی، مدیریت مصرف و تقاضای بنزین و مدیریت مصرف انرژی

مهم‌ترین ضعف در کشور ما در مورد مدیریت انرژی و به ویژه مدیریت تقاضای بنزین این است که این امر در کشور مطلقاً متولی فعال ندارد. سازمان‌های متعدد و پراکنده‌ای هریک بنا به مسئولیت و اختیارات و اهداف و

برنامه‌های خود که در غالب موارد در بعضی از این محورها با یکدیگر به شدت متضاد عمل می‌کنند، کار مدیریت تأمین، عرضه، مصرف انرژی و یا پشتیبانی و زمینه‌سازی آن را انجام می‌دهند لیکن همگی عملاً به حفظ و ثبیت و در نتیجه گسترش نگرانی‌های وضعیت موجود می‌پردازند و تنگناها ادامه می‌یابد و بر آن صرفاً «نظراره» می‌کنند و در بهبود آن اصولاً سازماندهی و «نظرارت» هدایت کننده وجود ندارد.

سازمان‌هایی نظیر سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی، سازمان حفاظت از محیط زیست، وزارت نفت (شرکت ملی نفت، شرکت پالایش و پخش، شرکت ملی گاز و سازمان بهینه‌سازی مصرف سوخت کشور)، وزارت صنایع (شرکت‌های خودروسازی)، وزارت بازرگانی، وزارت کشور (استانداری‌ها، فرمانداری‌ها، نیروی انتظامی، ادارات راهنمایی و رانندگی)، وزارت راه و ترابری (ادارات راهداری)، شهرداری‌ها، سازمان ترافیک، سازمان‌های اتوبوسرانی و سازمان‌های تاکسیرانی، سازمان حمل و نقل ریلی شهری (مترو)، جایگاه‌داران عرضه بنزین تعدادی از این سازمان‌های دولتی و غیردولتی هستند که به‌ نحوی روی مصرف و تقاضای بنزین تأثیر گذارند. و اگر عرصه را وسیع‌تر نموده و سازمان‌های ذیربسط در مورد بقیه حامل‌های انرژی را نیز اضافه کنیم، سازمان‌های دیگری نیز نظیر وزارت نیرو (شرکت توانیر، سازمان‌های نیروگاه‌ها)، وزارت ارتباطات، بانک‌ها و غیره را نیز می‌بایستی به این مجموعه اضافه کرد. در این مجموعه‌ها قطعاً سهم تأثیرگذاری سازمان‌ها متفاوت است.

مهم‌ترین و اساسی‌ترین نیاز کشور در مورد مدیریت مصرف انرژی و به ویژه مدیریت مصرف بنزین، سازماندهی، برنامه‌ریزی تلفیق شده، اختیارات و

مسئولیت‌ها در نظام مدیریت و هدایت و نظارت متمرکز و یکپارچه، و هم زمان تقسیم برنامه و کار و مسئولیت‌ها با اختیارات کامل توأم با روش تأمین منابع مالی مطمئن و امکانات لازم در نظام اجرایی به هم پیوسته و غیرمتمرکز سازمان‌های ذیربسط می‌باشد. به طوری که برنامه و نظارت و هدایت مستمر به صورت متمرکز، و اجرا در شکل غیرمتمرکز سازماندهی گردد. تعدادی از سازمان‌های مدیریت و برنامه‌ریزی و حفاظت از محیط‌زیست، وزارت‌خانه‌های نفت، نیرو، صنایع، کشور، بازرگانی مسئولیت‌های بیشتری در این امور دارند لیکن به صورت حلقه‌های گسسته و جدا از یک زنجیر عمل می‌کنند و باید در قالب مدیریت و برنامه‌های هدف‌دار این زنجیرها به هم پیوسته گردیده و محکم گردنده و از آنجا که قوت یک حلقة زنجیر به ضعیف‌ترین حلقة‌های آنست مرتباً با نظارت و هدایت در نظام مدیریت متمرکز تنگناها و ضعف‌های حلقه‌های ضعیف برطرف گردد.

بر طبق قانون، شورای انرژی متکفل چنین امری بود ولی سالیانی است که در مورد آن گفتگو می‌شود و هیچ وقت پا نگرفته است. حال چه در قالب شورای انرژی و یا شکل ترمیم یافته و یا تکمیل شده آن، و به دلیل اهمیت فوق العاده و تعیین‌کننده این امر در اقتصاد حال و آینده کشور ایجاب می‌کند شورایی به مدیریت مستقیم و مستمر ریاست جمهوری، قاطعانه به این امور (به‌طور خاص بنزین و به‌طور عام کل انرژی و حامل‌های آن) پردازند و مسئولیت‌های زمان‌بندی شده را در قالب برنامه‌های تلفیقی تنظیم شده، از سازمان‌های ذیربسط بخواهند و بر اجرای به موقع و موفق آن نظارت دائمی نمایند. به طوری که نه تنها به وضعیت بنزین بلکه دیگر حامل‌های انرژی نیز

سامان داده شود چرا که امروزه غیر از بنزین، گاز و نفت‌گاز و برق نیز در وضعیت نگران‌کننده‌ای قرار دارند. با این نگاه و با تکیه بر چهار راهبردی که به عنوان پایه ارایه راهکارها در مورد بنزین در بند «د» به شرح جدول ۴ مورد نظر قرار گرفت:

جدول ۴- راهبردهای مدیریت مصرف بنزین

۱- مدیریت تقاضا با تکیه بر کاهش مصرف با تأکید بر افزایش سطح رفاه عمومی؛
۲- کاهش و حذف واردات؛
۳- افزایش تولید؛
۴- عادلانه و هدفمند نمودن یارانه‌ها.

خلاصه مجموعه راهکارهای بر شمرده شده و نوع برنامه و دستگاه اجرایی ذیربسط در جدول ۵ ارائه گردیده است:

جدول ۵- راهکارهای اجرایی

نوع برنامه	سازمان(های) مسئول	راهکارهای ضروری	
کوتاه‌مدت	وزارت بازار گانی = مسئول خرید وزارت کشور = مسئول اجرا	افزایش سریع ۵۰ هزار اتوبوس درون شهری	۱
کوتاه‌مدت	وزارت کشور (نیروی انتظامی - راهنمایی و رانندگی)	کنترل کامل و محدودیت تردد در محدوده بزرگ‌تر و مرکزی شهرهای بزرگ در مورد وسائل نقلیه غیرعمومی	۲
کوتاه‌مدت	وزارت کشور (نیروی انتظامی - راهنمایی و رانندگی)	پلاک‌گذاری جدید برای خودروهای سبک نو صرفًا برای خودروهای با پایه گازسوز	۳
کوتاه‌مدت	وزارت کشور (نیروی انتظامی -	پلاک‌گذاری برای خودروهای سبک نو،	۴

بنزین؛ چالش‌ها و راه حل‌ها

نوع برنامه	سازمان(های) مسئول	راه کارهای ضروری	
	(راهنمایی و رانندگی)	بنزین سوز یا دوگانه سوز صرفاً با تعویض قانونمند پلاک یک خودروی سبک بنزین سوز فرسوده و خارج نمودن آن از چرخه حمل و نقل	
کوتاه‌مدت و استمرار آن در میان‌مدت	وزارت نفت (سازمان بهینه‌سازی صرف سوخت کشور)	توسعه سریع ایستگاه‌های تحویل گاز پیشرده (CNG) به خودروها	۵
کوتاه‌مدت	وزارت کشور (استانداریها، فرمانداریها) با هماهنگی نیروی انتظامی (راهنمایی و رانندگی)، حفاظت محیط زیست، شهرداریها و بانکهای استانی	خارج کردن خودروهای فرسوده و پرمصرف از چرخه حمل و نقل	۶

ادامه جدول ۵

نوع برنامه	سازمان(های) مسئول	راه کارهای ضروری	
کوتاه‌مدت	وزارت کشور (استانداریها، فرمانداریها) با هماهنگی نیروی انتظامی (راهنمایی و رانندگی)، حفاظت محیط زیست، شهرداریها و بانکهای استانی	خارج کردن خودروهای فرسوده و پر مصرف از چرخه حمل و نقل	۶
کوتاه‌مدت	وزارت بازرگانی	کاهش تعریف خودروهای وارداتی با پایه گازسوز و دوگانه سوز کم مصرف	۷
کوتاه مدت	وزارت کشور (استانداریها، فرمانداری‌ها، نیروی انتظامی)	برقراری جریمه سنگین برای چاچاک بنزین و دیگر فرآورده‌ها و برای انحراف آنها (قاچاق داخلی)	۸
میان‌مدت و دراز‌مدت	وزارت نفت (شرکت ملی نفت ایران و شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران)	افزایش ظرفیت تولید و اصلاحات مستمر پالایشگاهی با هدف صادرات و رفع نیاز داخلی	۹
کوتاه‌مدت و میان‌مدت	سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی	عادلانه و هدفمند نمودن یارانه‌ها	۱۰
میان‌مدت	وزارت نفت	اجازه به بخش خصوصی برای واردات و فروش بنزین پس از رسیدن قیمت داخلی به سطح قیمت منطقه‌ای و حذف یارانه‌ها	۱۱
کوتاه‌مدت و میان‌مدت	سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی	ملزم نمودن بانکها، بیمه‌ها و شرکت‌های خدمات حمل و نقل هوایی و زمینی، گمرک، وزارت‌خانه‌ها و کلیه سازمان‌های دولتی و غیردولتی برای برقراری و تکمیل سریع و مطمئن سامانه‌های الکترونیکی ارائه خدمات با هدف کاهش سفرهای درون‌شهری در قالب برنامه‌های واقعی زمان‌بندی شده.	۱۲
کوتاه‌مدت	صدا و سیما جمهوری اسلامی و رسانه‌ها	آگاه‌سازی عمومی	۱۳
کوتاه مدت	وزارت کشور (نیروی انتظامی - راهنمایی و رانندگی)	برخورد قاطع قانونی با متخلفین ترافیکی و بالا بردن جرائم تخلفات رانندگی	۱۴
کوتاه‌مدت	وزارت کشور (نیروی انتظامی - راهنمایی و رانندگی)	معاینه فنی خودروها	۱۵
میان‌مدت و دراز‌مدت	وزارت کشور و وزارت راه و ترابری	گسترش فرآگیر ناوگان حمل و نقل ریلی درون شهری و برون شهری	۱۶